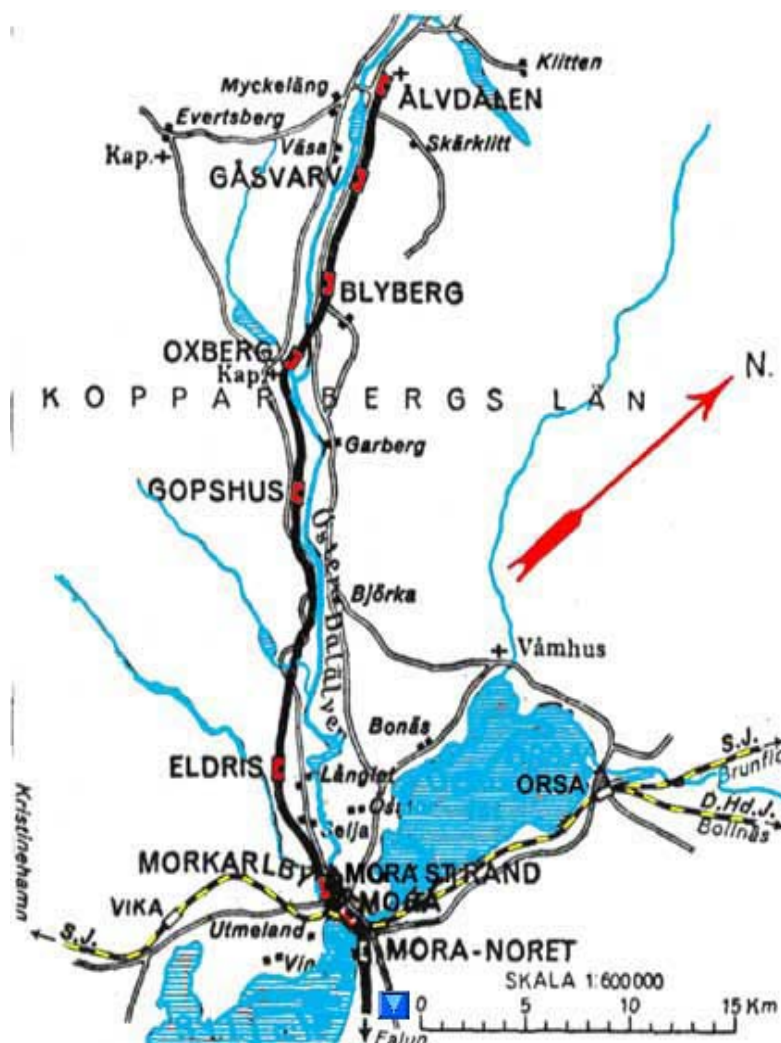


Älvdalsbanan

Mora – Märback (Bandel 371)

EN STUDIE ÖVER FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FORTSATT TRAFIKERING
AV BANAN



MEDVERKANDE

Sten Nordström	Tåg i Bergslagen
Roland Olsson	HIMRO HB
Sven Eriksson	Banverket Anläggningsområde Väst
Anders Bernhardsson	Älvdalens kommun Samhällsbyggnadschef
P – O Brandt	Älvdalens kommun Teknisk chef Väg och vatten.
Peter Nygren	Älvdalens kommun Ordf. Tekniska nämnden
Gunnar Barke	Älvdalens Kommun Näringslivschef
Tomas Johansson	Älvdalens kommun Stadsarkitekt
Gunnar Israelsson	Mora kommun Samhällsplanerare
Banverket	Driftsområde Mitt Gävle
Vägverket	Region Mitt Falun

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Översiktskarta	1
Innehållsförteckning	3-4
FÖRORD	5
Sammanfattning	6-7
1 PROJEKTBESKRIVNING	8
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE	8
1.2 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT	8
1.3 OMFATTNING OCH AVGRÄNSNINGAR	8
1.4 PLANERINGSPROCESSEN	9
2 FÖRUTSÄTTNINGAR	10
2.1 MÅL	10
- Transportpolitiska mål	10
- Miljökvalitetsmål	11
2.2 MILJÖBESKRIVNING	11
- Hälsa	11
- Miljö	14
2.3 MARKANVÄNDNING OCH SAMHÄLLSSTRUKTUR	15
- Bebyggelse och befolkning	16
- Näringsliv	16
- Befintlig transportinfrastruktur	16
- Risker	16
- Plansituationen	17
- Trädsäkring	18
2.4 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN	19
3 EFTERSTRÄVAD FUNKTION OCH PROBLEMANALYS	19
3.1 DAGENS OCH FRAMTIDA TRAFIK	19
- Dagens trafik	19
- Trafikprognoser	19
3.2 EFTERSTRÄVAD FUNKTION	19
3.3 TEKNISKA STANDARDKRAV	20
3.4 GESTALTNINGSFRÅGOR	20

3.5 PROBLEMANALYS	20
3.6 MÅLANALYS	20
- Miljö kvalitetsmål	20
- Transportpolitiska mål	20
4 STUDERADE ALTERNATIV	21
4.1 0-ALTERNATIV	21
- Teknisk standard	21
4.2 ALTERNATIV 1	21
4.3 ALTERNATIV 2	22
5 EFFEKTER AV ALTERNATIVEN	23
5.1 UPPNÅDD FUNKTION	23
5.2 HÄLSA OCH MILJÖ	23
- Nollalternativet	23
- Alternativ 1	23
5.3 Behov av tillståndsprövning	24
5.4 KOSTNADER	25
6 SAMLAD BEDÖMNING	26
7 FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE	26
8 KÄLLOR	26
8.1.1 Litteratur	26
8.1.2 Internet	26
9 BEGREPPSFÖRKLARINGAR	23

FÖRORD

Denna idéstudie skall belysa vilka möjligheter, som finns för att bibehålla banan och att få till ett bättre trafikupplägg på sträckan Mora – Märback (Älvdalen).

Det finns ett stort behov inom Älvdalens kommun, att även i framtiden säkra järnvägstransporter för befintliga industrier och planerade framtida etableringar, som har behov av tyngre transporter.

Idag körs godstrafik normalt dagligen under måndag – fredag varje vecka.

Denna idéstudie, som utgör ett underlag för en tänkbar utveckling av järnvägen mellan (Mora) – Märback på den s.k. Älvdalsbanan, har utförts under år 2009 av HIMRO HB i Borlänge på uppdrag av Älvdalens Kommun.

Genom idéstudien har det klargjorts vilka genomförbara alternativ som finns, vilka miljöpåverkningar dessa lösningar kan tänkas medföra, samt vilka ekonomiska konsekvenser detta får. Arbetet har drivits som en öppen process där upplysningar och synpunkter från allmänhet, myndigheter och organisationer tillvaratas.

Studien har framtagits i samarbete med bland annat representanter för Tåg i Bergslagen, Region Dalarna, Älvdalens kommun, Mora kommun, Länsstyrelsen i Dalarnas län och Banverkets Anläggningsområde Väst, samt Banverket driftsområde Mitt.

Idéstudien har bekostats av Region Dalarna, Älvdalens kommun och Älvdalens Besparingssskog.

Gunnar Barke
Näringslivschef
Älvdalens Kommun

SAMMANFATTNING

Denna idéstudie omfattar en undersökning av möjligheterna till att bevara dagens trafik på den så kallade Älvdalsbanan (bandel 371) mellan Mora och Märback. I uppdraget ingår även en studie över möjligheterna att utveckla banan trafik- och kapacitetsmässigt i en framtid

Bandelen trafikeras idag endast av godstrafik under normalt måndag – fredag varje vecka.

För att bibehålla dagens standard/kapacitet krävs i nuläget, en del akuta underhållsinsatser till en kostnad av c:a 9 Mkr i form av främst slipersbyten och ballastförbättrande åtgärder bl. a ogräsbekämpning och under de närmaste två åren, behövs ytterligare förbättringar av spårunderhållet på c:a 8 Mkr per år 2010 - 2011.

Banans största utvecklingspotential finns i dagsläget inom Älvdalens kommun i form av transporter för återvinning av grovsopor och inom virkes-, pellets-grus/stenindustrierna, samt för militärtransporter till och från skjutfältet i Trängslet.

På lång sikt bör banan bevaras för att kunna ingå, som en del av en förlängd järnväg till de utbyggda turistanläggningarna i fjällvärlden norr om Älvdalen. För att detta skall bli möjligt måste järnvägens existens säkras genom, att berörda kommuner i sina översikts- och detaljplanarbeten, samt i sitt samarbete med Länsstyrelsen i Dalarnas län, tar hänsyn till järnvägens framtida markbehov och miljöpåverkan.

En begränsande kapacitetsfaktor är den vid Oxberg över Österdalälven befintliga kombinerade (Lv 1025) väg- och järnvägbron, som inte medger högre hastighet än 10 km/tim och begränsar största tillåtna axellasten (STAX) till 20 ton. För att i framtiden göra järnvägstransporterna konkurrenskraftig behövs en ny bro. I dagsläget finns inte något brobygge inplanerat vare sig hos Banverket eller Vägverket.

Älvdalsbanan är enligt Banverkets bedömning klassad som så kallad ”lågtrafikerad bana” och därmed nedprioriterad i vad, som avser underhållsåtgärder och investeringar. På sikt hotar en nedläggning av banan om inte en strategisk verksamhetsplan för banans bevarande tas fram och som omfattar åtgärder i samhällsplaneringsprocessen, väg- och spårunderhåll, brofrågan i Oxberg och en eventuell utbyggnad av järnvägen till fjällen norr om Älvdalen.

Idéstudien kommer att genomföras under år 2009 och en remisshantering med berörda parter kommer att genomföras under sommaren och hösten 2009.

Föreslagna åtgärder bedöms inte strida mot miljö kvalitetsmålen. Levande skogar eller

Ett levande växt- och djurliv. Enligt beräkning blir både de ekvivalenta

Ljudnivåerna och de maximala ljudnivåerna oförändrade, samt motverkar inte målet om god miljö då ingen betydande negativ påverkan på säkerhet och miljö uppkommer.

1 PROJEKTBESKRIVNING

1.1 Bakgrund och syfte

Älvdalens kommun anser att en bibehållen järnvägstrafik är en förutsättning för att kunna tillhandahålla konkurrenskraftiga transporter för den industri, som finns och som planerar utbyggnader inom kommunen. Det är främst transporter för återvinning av grovsopor och inom virkes-, pellets- grus/stenindustrierna, som de behöver järnvägen för sina produkter, men även det militära skjutfältet i Trängslet behöver järnvägen för till- och fråntransporter av tyngre militärfordon för att kunna utveckla sin verksamhet och få uppdrag från hela norra Europa.

1.2 Tidigare utredningar

I utredningen över Banverkets lågtrafikerande banor och förslag till fastställande över vilka banor, som kan bibehållas med nuvarande samhällsekonomiska förutsättningar, finns även Älvdalsbanan redovisad. Något slutligt ställningstagande från BV har ännu inte redovisats.

Under år 2008 har en ”Funktionsutredning Blyberg” framtagits av Banverket och som behandlar förutsättningar och åtgärder för att kunna utöka spårkapaciteten vid Blyberg och tillgodose den planerade ökningen av transportvolymen från Weddesåg AB.

Senaste upprustningen av banan skedde år 1982 - 83.

1.3 Omfattning och avgränsningar

Denna idéstudie omfattar studier över vilka möjligheter, som föreligger för att:

- 1 bibehålla banan med nuvarande standard och planerad trafikvolym, samt utveckla banan för godstrafik med STAX 25 och sth 40/70 km/tim, men att på lång sikt, även skapa förutsättningar för att banans framtid säkerställs
- 2 genom beslut i samhällsplaneringsprocessen och en koppling till framtida verksamhetsplaner för järnvägens utveckling i norra Dalarna utveckla banan till en del i länets infrastruktur.



Bild nr 2 Mora utfart mot Kyrkogatan.

Trafikering

Dagens trafik omfattar idag enbart godstrafik, som bedrivs, som vagnuttagning (VUT) med två tåg per dygn. Beräknad trafikmängd år 2010 innebär i stort sett en fördubbling mot dagens trafikvolym.

Största tillåtna hastighet på sträckan, är i nuläget 40km/tim. Linjeblockering saknas.

1.4 Planeringsprocessen

Planering av järnvägsbyggande följer en process i vilken både Banverket och det övriga samhället medverkar. Planeringsprocessen består av ett antal skeden, där arbetet successivt detaljeras från översiktliga studier till detaljprojektering och där resultaten från ett skede ger utgångspunkterna för nästa. Enligt lagen om byggande av järnväg (1995:1649) ska en förstudie upprättas i nästa skede.

Avsikten med en förstudie är, enligt lagen om byggande av järnväg, i första hand att pröva tänkbara lösningar med syfte att utreda vilka, som är genomförbara. De, som inte är genomförbara avskrivs. Allmänhetens intresse väger tyngst i detta skede. Genom förstudien klargörs på vilka sätt det är möjligt att tillgodose ett behov i järnvägssystemet, grovt vilken miljöpåverkan dessa lösningar kan tänkas medföra samt vilka ekonomiska konsekvenser det får.

Arbetet ska inte drivas längre än att det går att konstatera att det finns en eller flera lösningar, som är genomförbara.

I arbetet integreras allmänhet, myndigheter och organisationer tidigt i planeringsprocessen. Förslag till förstudien ska utgöra underlag för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Förstudien ska även redovisa om och i så fall hur projektet ska drivas vidare.

Den formella hanteringen av arbetet med förstudie, är reglerad i ”lagen om byggande av järnväg”. Processen består i huvudsak av följande moment:

- Samråd
- Samrådsredogörelse
- Förslagshandling färdigställs
- Utställning
- Redogörelse från utställning
- Beslut om betydande miljöpåverkan
- Ställningstagande av förstudie
- Sammanställning av slutrapport

Tidplan

Projektet kommer att handläggas inom ramen för Banverkets verksamhetsplan 2010 – 2015.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 Mål

- Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Som ett komplement till det övergripande målet finns delmål, som syftar till att ange en långsiktig ambitionsnivå. Delmålen har i vissa fall förtydligats i etappmål:

1. Ett tillgängligt transportsystem
2. Säker trafik

3. God miljö
4. Positiv regional utveckling

- Miljökvalitetsmål

Vi har idag 16 nationella miljökvalitetsmål i Sverige. Miljökvalitetsmålen relaterar till ett visst tillstånd i miljön och ska fungera som riktmärke mot en miljömässigt hållbar samhällsutveckling och gäller således järnvägar i hög grad. De är dock allmänt formulerade och bryts därför ned och konkretiseras på olika plan, bland annat i form av delmål. Vidare utformar länsstyrelserna och kommunerna regionala och lokala miljömål. Mora och Älvdalens kommuner har dock inte utformat några lokala miljömål.

Följande miljökvalitetsmål bedöms ha störst relevans för detta projekt:

- Levande skogar
- Ett rikt växt- och djurliv
- God bebyggd miljö

Delmål 3, år 2010. Buller

Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med år 1998.

2.2 Miljöbeskrivning

- Hälsa

Buller

Hur beskriver man buller?

Ljudnivå anges som ekvivalent nivå och som maximal nivå i enheten Decibel. Den ekvivalentnivån är medelljudnivån under en tidsperiod, exempelvis ett dygn. Maximal ljudnivå är den högsta momentana ljudnivån under en enstaka bullerhändelse som till exempel en tågpassage. Den maximala ljudnivån påverkas inte av mängden trafik. Den tågtyp som ger högsta, momentana bullernivån under en passage avgör den maximala ljudnivån. I den ekvivalenta nivån beaktas alla tågpassager under ett dygn.

Vad säger riktlinjerna?

Banverket och Naturvårdsverket har gemensamt publicerat riktlinjer och tillämpningar i skriften ”Buller och vibrationer från spårburen trafik”. I riktlinjerna finns både planeringsmål och ett antal planeringsfall som kan tillämpas i olika situationer, till exempel väsentlig ombyggnad av bana. Planeringsmålen gäller dock generellt som ett långsiktigt mål i alla planeringssituationer.

Med planeringsmål avses ”Riktvärde för miljö kvalitet” skriften från Naturvårdsverket och Banverket. I första hand skall tågbullernivåer jämföras med riktlinjernas planeringsmål som utomhus avser frifältsvärden och inomhus ljudnivå i normalt möblerade rum.

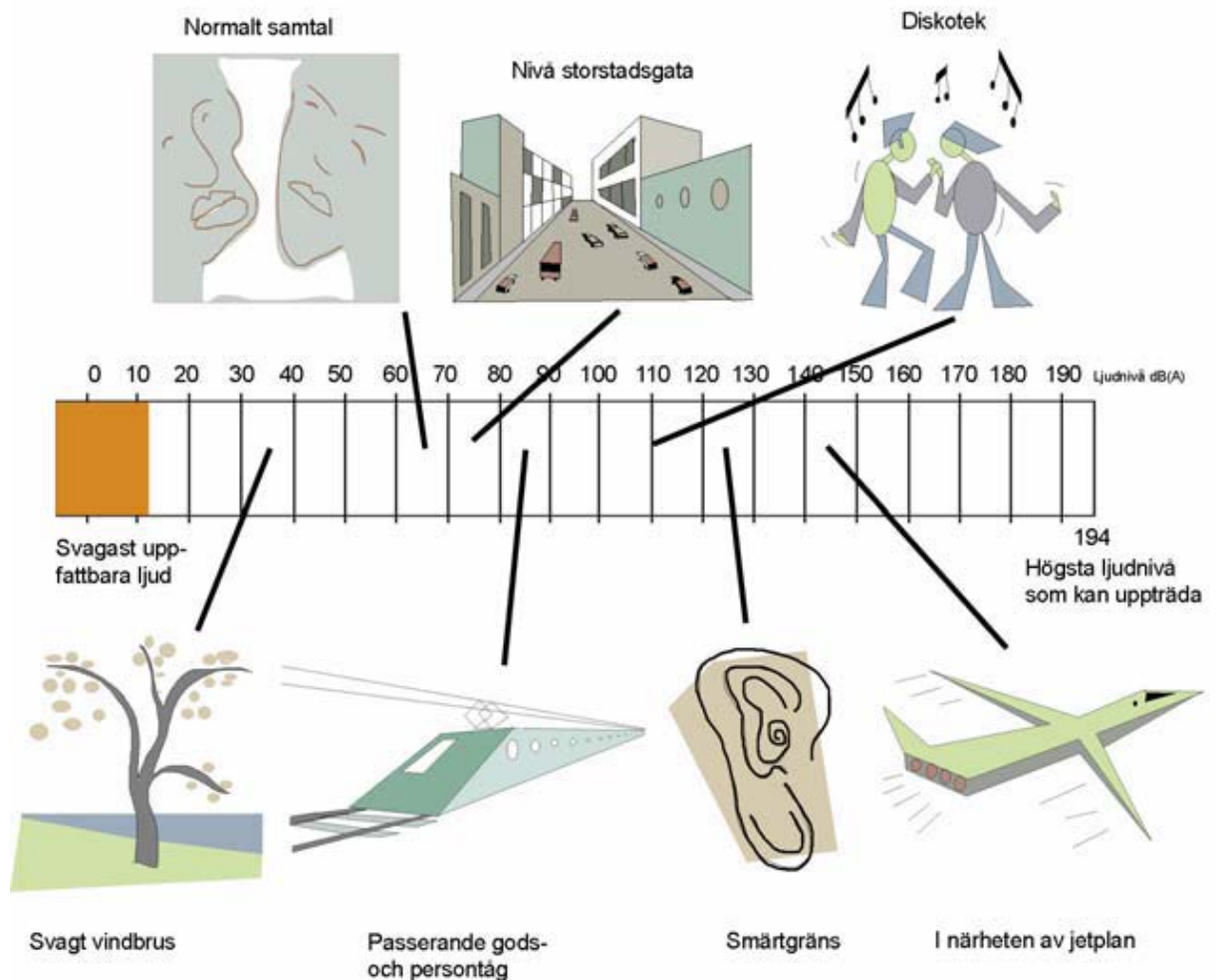


Bild nr 3 Olika vardagsfenomens ljudnivåer.

De åtgärder som föreslås i denna studie kan inte anses utgöra någon förändring till dagens situation.

I Banverkets och Naturvårdsverkets riktlinjer ”Buller och vibrationer från spårburen trafik” anges också högsta acceptabla värden i permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler där åtgärder kan behöva vidtas utan att det är samhällsekonomiskt lönsamma. Enligt dessa riktlinjer gäller att inga boende ska behöva utsättas för fler än fem störningstillfällen med maximal ljudnivå i sovrum överskridande 55 dB(A) nattetid. Utomhus ska inga boende behöva utsättas för en ekvivalent ljudnivå överskridande 70 dB(A).

Vibrationer

Med vibrationer avses här svängningar som fortplantas i mark. Risken för vibrationer beror framförallt på vilka markförhållanden som råder men beror också av tågets tyngd och hastighet. Risken för vibrationer är störst när järnvägen trafikeras med tunga godståg och då både järnvägen och närliggande bostadshus är grundlagda på finkorniga jordar.

Vibrationsstörningar kan ge upphov till sömnsvårigheter och vid kraftigare vibrationer kan även skador på byggnader uppstå. På normalt grundlagda byggnader är det dock mycket ovanligt att vibrationer från tåg orsakar sprickor och sättningar. Känseltröskeln för vibrationer anses vara cirka 0,1 – 0,3 mm/s och vid nivån 1 mm/s är vibrationen klart märkbar. Ofta förstärks störningen av vibrationer om den uppstår i samband med buller.

Vid bedömning av vibrationer från spårtrafik används de riktlinjer som Banverket och Naturvårdsverket har utarbetat ”Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik” (Banverket, 2006).

Barriäreffekter

Befintlig bana utgör redan idag en fysisk barriär inom tätorten Mora och det omgivande skogslandskapet, samt delvis genom byarna Oxberg och Gåsvarv.

På bansträckan Mora – Märback finns idag ett 60-tal plankorsningar varav c:a 10-talet är utrustade med vägskyddsanläggningar inkl Oxbergsbron. Övriga plankorsningar är s.k. obebakade ägovägar med enbart enskild trafik.

Några stängselavtal med kommunerna är i nuläget inte dokumenterade.

Stängsellagarna gäller enligt följande;

1. skydd för hemboskap, d v s hästar och kor, men inte får (SFS 1945:119). Banverkets kostnad skall stå i proportion till nytta av stängsel. Enstaka djur och icke aktivt jordbruk är inte tillräckliga skäl. Arrendemark är inte alla gånger berättigat till stängsel på Banverkets bekostnad.

2. skydd för allmänheten (stängsellagen, SFS 1975:1010). Kommunen har den primära beslutanderätten. Avtal skall upprättas vid uppförande av stängsel. Kostnadsfördelning sker enligt lagen, d v s kommunen står för 90 % och Banverket för 10 % utefter linjen. Inom bangårdsområde fördelas kostnaderna lika mellan parterna, d v s 50 % på båda parter. Det gäller såväl investering, som underhåll. .

Luftkvalitet

Järnvägstrafiken svarar för mindre än en procent av transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid, svaveloxider och kväveoxider. Jämfört med andra trafikslag är järnvägen mycket energieffektiv. Däremot förekommer det problem med partikelspridning från spår och spårfordon vilket har uppmärksammats de senaste åren. Högre halter kan förekomma i framförallt tunnlar och på stationer. Källorna till spridningen är inte helt klarlagda men mycket pekar på att bromsar, hjul, räls och kontaktledning samt strömavtagare är betydande källor. Jämfört med bil- och lastbilstrafiken är partikelspridningen mindre från spårbunden trafik. För vägtransporter uppkommer partikelspridning främst vid slitage mellan däck och vägbanan men även från bromsar.

Ljusstörningar

Tågets strålkastare har ett ljus som är väl samlat med mycket lite diffusljus. I främst kurvor kan ljussken från lokets strålkastare verka störande för näraliggande bostäder. Ljusstörningars påverkan på hälsan är relativt outrett men konsekvenserna är troligen små. Om bostadshus utsätts för störande ljussken från tågen så finns det vanligen möjligheter att skärma av det störande ljuset. Det kan också vara möjligt att låta tågen köra med halvljus på de sträckor där störande ljussken kan uppkomma.

- Miljö

Landskap

Naturmiljö

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Mora tätort genomfördes, i slutet av

1980-talet, en inventering av särskilt känsliga områden inom Mora
Områdena i Mora tätort uppdaterades år 2006 och redovisas i översiktsplanen.

Kulturmiljö

Stora delar av Mora tätort har mycket höga kulturhistoriska värden.
Kyrkan och Vasaloppsmålet med statyn av en ung Gustaf Wasa som är av nationellt riksintresse.

Stationsbyggnaderna i Gopshus, Oxberg, Blyberg, Gåsvarv och Älvdalen (numera turistbyrå) är av kulturhistoriskt värde och har en speciell arkitektur.

1. Övrig kulturhistorisk lämning, RAÄ 80:1.

Rekreation och friluftsliv

I och med det stora inslaget av grönska och vatten har Mora och Älvdalens kommuner stora naturliga förutsättningar för rekreation och friluftsliv.
Vasaloppsspåret som går väster om järnvägen mellan Mora och Oxberg är av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Området ska enligt miljöbalken, så långt som möjligt, skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Järnvägen går, från km 7 vid Hemus till km 22 vid Gopshus, i utkanten av riksintresseområdet.

Inom riksintresset gäller även strandskydd om 100 meter. Strandskyddet syftar till att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv, samt till att bevara goda livsmiljöer på land och i vatten för växt- och djurlivet. Inom strandskyddsområdet är det förbjudet enligt 7 kap 16 § MB att uppföra nya byggnader samt utföra grävningsarbeten eller andra förberedelsearbeten för nya byggnader.

- Hushållning med naturresurser

Jord- och skogsbruk påverkas inte av i idéstudien föreslagna åtgärder.

Mark och vatten

Enligt kommunen finns inga kända grävda brunnar intill spåret längs den aktuella sträckan.

2.3 Markanvändning och samhällsstruktur

- Bebyggelse och befolkning

Mora har ca 11 000 invånare inom centralorten.

Bebyggelsen ligger till stora delar på en rullstensås, medan den centrala delen ligger på sandig morän lågt nere vid Siljan och begränsas av Dalälven på centralortens västra sida. .

Mora centrala delar består av flerbostadshus samt offentliga lokaler och service. Villabebyggelsen finns i de södra delarna.

Inom Älvdalens församling tätort bor c:a 5 200 personer

Bebyggelsen består till största del av villor och jordbruksfastigheter.

- Näringsliv

Mora är en utpräglad industrikommun och näringslivet präglas av tillverkande industrier, turism och handel.

Älvdalens näringsliv har präglats av sten- och grushantering och till stor del av skogsnäringen, men även besöksnäringen har under 2000-talet utvecklats på ett fantastiskt sätt.

Många mindre företag i kommunen levererar såväl varor som tjänster till dessa företag. För att kunna trygga försörjningen på orten är kommunens näringsliv beroende av att de större företagen går bra.

- Befintlig transportinfrastruktur

Mora kommun har ett gynnsamt geografiskt läge i Siljansbygden med närhet till flygplats och goda tågförbindelser till Stockholmsområdet.

Genom Mora sker många tunga transporter till och från industrierna i Östnor och ..

I Älvdalen så trafikeras tätorten med buss av Dalatrafik. Med sitt läge i mellersta Sverige får även Älvdalens kommun en mycket stor och tung biltrafik från och till Norge.

Turisttrafiken med bussar och personbilar till Norge och kommunens fjällanläggningar genom Älvdalen är betydande och då speciellt under den s. k turistsäsongen.

Till närmaste flygplats, som ligger i Mora är det ca 4 mil.

- Risker

I den totala risk som alltid existerar i samband med järnvägstrafik kan flera olika

delar sägas ingå. Brand eller utsläpp av kemikalier till följd av olycka med farligt gods är en mycket påtaglig risk. Urspårningsolyckor, kollisioner mellan tåg samt plankorsningsolyckor är andra exempel på risker som järnvägstrafiken bidrar med.

Styrande för hur järnvägstrafiken tillåts utformas ur riskhänseende är framförallt räddningstjänstlagen, räddningstjänstförordningen, järnvägssäkerhetslagen samt Transportstyrelsens föreskrifter. För transport av farligt gods gäller de så kallade FN-rekommendationerna, för järnväg betecknade RID-S, där S betecknar att vissa avvikelser är gjorda för att passa de svenska förhållandena.

Med risk avser man i normala fall en kombination av sannolikheten för en olycka och den konsekvens en olycka förmodas få. Sannolikheten är i hög grad beroende av trafikens intensitet samt de säkerhetsåtgärder som är vidtagna. Konsekvensen av

en olycka är i sin tur i hög grad beroende av vilka olika typer av tåg som är inblandade i olyckan, dvs. om det exempelvis rör sig om persontåg eller godståg.

Konsekvenserna är dessutom beroende av om man väljer att studera skadeverkningsarna på människor, egendom eller miljö.

I detta idéstudieskede sker en identifiering av var skadehändelser kan inträffa (riskobjekt), vilken typ av skadehändelser som kan inträffa (riskslag) samt vad som kan drabbas (skadeobjekt). På den aktuella sträckan har följande riskinventering gjorts:

- Plankorsningar med vägskyddsanläggning.
- Plankorsningar utan skydd s. k ägovägar

På den aktuella sträckan transporteras idag inget s.k. farligt gods.

- Plansituationen

För bansträckan Mora - Märback gäller två kommuntäckande översiktsplaner som antogs av kommunfullmäktige i Mora 2006-06-19 och i Älvdalen 1994-07-22. I översiktsplanerna konstateras att järnvägen inte är av riksintresse. En korridor utefter befintlig järnväg bör dock bli markerad som strategiskt område för teknisk försörjning. Ingen ny bostadsbebyggelse eller annan störningskänslig verksamhet bör planeras i de delar som kan komma att beröras av en upprustning och standardförbättring inkl elektrifiering av järnvägen. Revidering av respektive kommuners översiktsplaner planeras, att genomföras under åren 2009 - 2010

Ingen planändring eller nya detaljplaner krävs för att genomföra detta projekt, men det är av stor betydelse, att hanteringen av översikts- och detaljplaner bedrivs så, att en framtida planprocess inte omöjliggör en upprustning och en eventuell utbyggnad av banan.

Föreslagna åtgärder överensstämmer med intentionerna i respektive kommuns översiktsplan.

- Trädsäkring

Det är vanligt förekommande att träd faller över järnvägen och blockerar spåret. I genomsnitt faller det inom landet mer än ett träd per dag över järnvägen. Detta leder till tågstopp och materiella skador. I värsta fall kan personskador uppkomma. Fallande träd medför således kostnader för reparation av anläggningen, skadeståndsanspråk från operatörer och produktionsstörningar i samhället. För att undvika dessa kostnader och störningar behöver järnvägen trädsäkras.

Trädsäkringen innebär att officialservitut bildas för skötselgata och kantzon enligt redovisningen på bild 4. Skötselgatan sträcker sig 20 meter ut på vardera sida om närmaste spårmitt. Inom skötselgatan ges Banverket rätt att hålla fritt från träd och buskar. I kantzonen ges Banverket rätt att fälla de träd som vid fall kan utgöra fara för spåranläggningen. Rättigheten avser även de träd som till följd av tillväxt kan utgöra fara inom en 10 resp. 15 års period beroende på vilket tillväxtområde som avses.

För de områden, som vid tidpunkten för fastighetsbildningsbeslutet, är avsatta för natur- och kulturvårdshänsyn hävdar Banverket ingen skötselgata. För dessa områden ges Banverket i stället rätt att fälla de träd som vid fall kan utgöra fara för spåranläggningen eller järnvägsdriften. Rättigheten avser de träd som kan utgöra fara inom en 5-årsperiod från varje samrådstillfälle.

Inom detaljplanelagt område och vid hävdad tomtmark utanför detaljplan bildas inga servitut för trädsäkring. Det kan dock bli nödvändigt att ta bort farliga träd även på sådana områden. Banverket diskuterar i dessa fall lämpliga åtgärder med berörda fastighetsägare från fall till fall.

Utformningen av sidoområde bör därför beaktas i kommunernas detaljplaner.

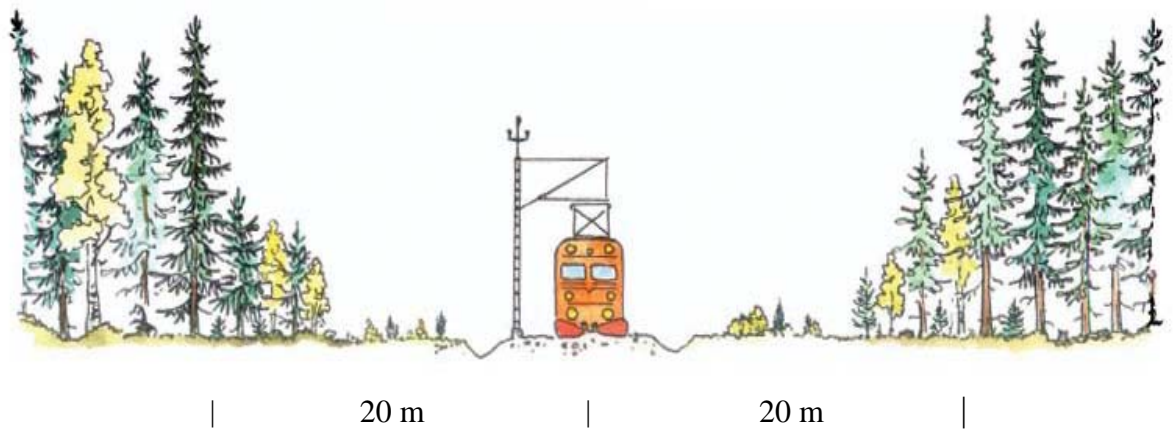


Bild nr.4 Typexempel på utformning av sidoområde.

2.4 Geotekniska förhållanden

Banan går i nordvästlig - sydöstlig riktning och har en längd av 38 km via Läde, Gopshus, Oxberg, Blyberg och fram till Märback.

Spåret går i huvudsak över jordar som utgörs av fasta friktionsjordar, grus och sandig morän, utom på sträckan km 22 Gopshus till och med km 26 (Dysån) vid Oxberg, där banan går på bank efter älvkanten och på en sträcka av 2 km går den på en bank mitt i Spjutmosjön.

3 EFTERSTRÄVAD FUNKTION OCH PROBLEMANALYS

3.1 Dagens och framtida trafik

- Dagens trafik

Den nuvarande trafiken på denna del av Älvdalsbanan uppgår till 2 tåg/dygn, varav båda är godståg.

- Trafikprognoser

Fram till år 2015 beräknas godstågen öka till 4 tåg/dygn.

3.2 Eftersträvad funktion

Banans framtida standard förbättras så, att tåg kan framföras med sth 40 (70) km/tim och STAX 25 ton, samt att banan förbereds för, att kunna elektrifieras.

3.3 Tekniska standardkrav

Nuvarande spårstandard bibehålls, men med en förstärkning av banunderbyggnaden för, att kunna uppgradera STAX till 25 ton, samt byggande av ny järnvägsbro över Österdalälven. Bron dimensioneras för STAX 30 ton.

3.4 Gestaltungsfrågor

Några restriktioner från olika riksintressen och lokala intressen finns inte, varför utformningen avses sker på sedvanligt sätt. En strävan finns dock att byggnader och dylikt utformas så att de anpassas till lokala förhållanden. Befintlig vegetation berörs endast marginellt genom att projektet i huvudsak följer befintligt spårområde.

3.5 Problemanalys

Trafikmässigt har Älvdalsbanan inte utvecklats så, som man förhoppningsvis kunde ha önskat sig. Den järnvägstrafik, som startades av privata godsbolag i slutet på 1990-talet har minskat och de planerade transporter av stenmaterial (porfyr) och ballast har inte kommit till stånden i den omfattning, som en gång prognostiserades. I dag är det flis- och trätransporter, som dominerar. Wedde Såg i Blyberg har planer på en större utbyggnad av sågverket och en ny pelletsfabrik är under uppförande i Märbäck av företaget Rindi AB. Dessa investeringar är baserade på att företagen har tillgång till både nationella och internationella järnvägstransporter. Framtida transporter av grovsopar från kommunen planeras ske med järnväg.

3.6 Målanalys

- Miljökvalitetsmål

Föreslagna åtgärder bedöms inte strida mot miljökvalitetsmålen Levande skogar eller Ett

levande växt- och djurliv.

-Transportpolitiska mål

Projektet bidrar således till uppfyllandet av målen om ett tillgängligt transportsystem och positiv regional utveckling. Målet om säker trafik uppfylls då projektet förväntas leda till en överflyttning av vägtrafik till järnväg vilket ökar andelen företag, som använder säkra och miljövänliga transportsystem. Projektet motverkar inte målet om god miljö då ingen betydande negativ påverkan på säkerhet och miljö uppkommer.

4 STUDERADE ALTERNATIV

4.1 0-alternativ

Med nollalternativ menas den situation som uppkommer om inga underhållsåtgärder genomförs, det vill säga att underhållet på banan dras in. Konsekvenser av nollalternativet är att en fortsatt drift av befintlig bana kommer att ifrågasättas i enlighet med Banverkets utredning om hanteringen av s.k. lågtrafikerade banor, varav Älvdalsbanan är en av 52 banor.

Banan kommer inte att vara konkurrenskraftig med nuvarande standard. Förhållandena vid nollalternativet fungerar också som referensram för att underlätta jämförelser med övriga alternativet.

- Teknisk standard

Bandelen Mora – Märback är inte elektrifierad och spåröverbyggnaden består av skarvspår med rälsmodell SJ 43 kg. Rälslängderna varierar mellan 20 – 38 meter. Spåret har spikbefästning och underläggsplattor, samt träliprar c/c 650 mm. Ballasten består i huvudsak av grus uppblandat med makadam. Största lutningsförhållanden på banan är 14 promille.

4.2 Alternativ 1

Alternativet bygger på att en underhållsplan för banan och de närmaste tre åren (2009 -2011) tas fram för att säkerställa en bibehållen trafik på banan med nuvarande kapacitet och standard. För detta erfordras, förutom det under år 2009 planerade slipersbyten mm på 9 Mkr även motsvarande åtgärder under åren 2010 – 2011, samt ballastförbättrande åtgärder inkl ogräsbekämpning i spårområdet. Följande åtgärder, som skall möjliggöra fortsatt trafik med minst sth 40 km/tim men med en STAX som tillåter 25 ton för att inte den tekniska standarden skall bli konkurrenshämmande, innebär, att den kombinerade väg- och järnvägsbron över Österdalsälven i Oxberg (km 28) behöver bytas ut.

En särskild förstudie bör startas gemensamt av Banverket och Vägverket för att komma fram med ett förslag till hur man separeras väg- och järnvägstrafiken mellan Älvdalsbana och Lv 1025. Denna studie bör även inkludera Länsväg 1025:s anslutning till riksväg 70.



Bild nr 5. Den kombinerade lands- och järnvägsbron över Österdalälven.

Inom ramen för detta alternativ bör även en separat geoteknisk utredning genomföras på sträckan mellan Gopshus och Oxberg (km 22 – 26) där banan följer älvkanten och går uti Spjutmodammen med vatten på båda sidor om banvallen. Detta bör göras i samråd med berört vattenregleringsföretag och Banverket innan en höjning av STAX till 25 ton medges.

4.3 Alternativ 2

Ett planeringsförslag, som måste ses på lång sikt, men som ändå bör ingå i den framtida verksamhetsplaneringen för järnvägar i norra Dalarna, är en elektrifiering av banan, samt en utbyggnad av och inrättande av ett signalsystem t ex. Ertms för effektiv tågledning. Det är även viktigt att studera och utreda framtidens järnvägsförbindelser till de fjällnära turistanläggningarna och en eventuell utbyggnad till Norge. Älvdalsbana är definitivt ett alternativ som utgångspunkt för en sådan framtida järnvägsförbindelse.

Detta bör även innebära, att en inriktning mot samfinansiering genom EU-projekt och samordning med befintliga strukturfonder genomförs.

5 EFFEKTER AV ALTERNATIVEN

5.1 Uppnådd funktion

- Nollalternativet

Nollalternativets konsekvenser bedöms i korthet bli följande:

Nollalternativet innebär, att banans framtid förblir mycket osäker, vilket innebär att industrier, som behöver järnvägstransporter för sin verksamhet troligen förlägger sina investeringar till orter med ”säkrare” järnvägsanknytning.

I nollalternativet påverkas inte närmiljön nämnvärt då järnvägen inte förändras och inga byggprojekt behöver genomföras. Någon negativ påverkan på landskapsbild, natur- och kulturmiljö förutses inte. Hushållningen med naturresurser bedöms inte påverkas i nollalternativet eftersom inga nya markområden behöver tas i anspråk. Vid en nedläggning av banan påverkas naturligtvis närmiljön beroende på, hur den kommande markanvändningen utformas.

- Alternativ 1

Alternativets konsekvenser bedöms i korthet bli följande:

Alternativ 1 förväntas säkra banans framtid på både kort och lång sikt. Även i alternativ 1 påverkas inte närmiljön nämnvärt utom vid Oxbergsbron över Österdalälvern där en separation av vägen och järnvägen behöver göras. Eventuella geotekniska förstärkningar på bansträckan Gopshus – Oxberg kommer inte att påverka närmiljön, men kan komma att kräva särskilda tillstånd för så kallad ”vattenarbeten”. Alternativet säkerställer godstrafiken på banan, men är inte tillräcklig för att banan skall bli attraktiv ur persontrafikhänseende. För detta krävs investeringar, som i dagsläget inte är samhällsekonomiskt motiverade.

5.2 Hälsa och miljö

Buller

Beräkningar visar att de maximala ljudnivåerna inte ökar alls. Detta beror på att tågens hastighet inte ökar och att antalet tågtörelser även fortsättningsvis är mycket begränsade.

Vibrationer

Förhöjda vibrationsnivåer förutses inte på grund av föreslagna åtgärder enligt alternativ 1.

Barriäreffekter

Barriärförhållandena förutses dock inte försämrans då inga plankorsningar planeras stängas.

Luftkvalitet

Förändringen bedöms dock, som högst marginell varför inga negativa konsekvenser förutses.

Landskap

Landskapsbilden kommer inte, att påverkas negativt under på grund av eventuella åtgärder enligt alternativ 1.

Naturmiljö

De tillkommande underhållsåtgärderna på spåret bedöms inte påverka geohydrologin då den totala grundvattendräneringen inte ökar.

Det ekologiskt särskilt känsliga området vid Gopshus - Oxberg bedöms inte påverkas av de åtgärder, som föreslås i alternativ 1.

Kulturmiljö

Områden intill banan, som är upptagna i kulturminnesvårdsprogram påverkas inte av föreslagna åtgärder enligt alternativ 1. Inte heller odlingslandskapen omkring järnvägen påverkas.

Rekreation och friluftsliv

Förutsättningar för rekreation och friluftsliv bedöms inte påverkas. Riksintresset för friluftsliv påverkas inte då inga åtgärder görs inom eller i närheten av området.

Mark och vatten

Enligt Förordning (1998:1388) om vattenverksamhet m.m. gäller anmälningsplikt hos länsstyrelsen för anläggande eller byte av en trumma i ett vattendrag med en medelvattenföring, som uppgår till högst 1 kubikmeter per sekund. Anmälan krävs dock inte om det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom verksamhetens inverkan på vattenförhållandena, (miljöbalkens 11 kap.12 §).

5.3 Behov av tillståndsprövning

Här listas behov av tillstånd och anmälningar etc. som kan komma att krävas inför ett byggskede enligt alternativ 2.

- Vid eventuella schaktnings-, dränerings- och dikningsarbeten m.m. som väsentligt förändrar naturmiljön och som ligger utanför järnvägsplaneområdet ska anmälan om samråd enligt Miljöbalken 12 kap. 6 § ställas till länsstyrelsen.
- För eventuell transport av avfall krävs anmälan/tillstånd beroende på avfallstyp och mängd, Avfallsförordningen 26-27 och 34 §§.
- Uppläggning av massor (intert avfall) för anläggningsändamål kräver anmälan hos kommunen om det gäller massor där föroreningsgraden som lägst bedöms som ringa (SNI-kod 90.007-2). Bedöms föroreningsgraden inte som ringa ska tillstånd sökas hos Länsstyrelsen enligt SNI-kod 90.007-1. Allt enligt Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.
- Anläggning för stenkrossning, makadamtvätt och tillverkning av asfalt kräver en anmälan till miljönämnden enligt miljöbalken.
- Vid förändring, borttagande, skadegörelse eller övertäckning av en fornlämning ska, enligt 2 kap 12 § Lag (1988:950) om kulturminnen m.m. (KML), tillstånd sökas hos länsstyrelsen.
- Om en fornlämning påträffas under t.ex. grävarbete, ska arbetet omedelbart avbrytas vid den del fornlämningen berör. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till länsstyrelsen. Lag om kulturminnen m.m. (1988:950) 2 kap. 10 §.

5.5 Kostnader

Kostnader är baserade på föreslagna åtgärder i idéstudien.
Kostnader för själva förstudiearbetet samt kommande projektadministration ingår inte i beräkningarna.

- Nollalternativet.

Kostnaderna för upprivning av järnvägar typ Älvdalsbanan uppgår till c:a 1 Mkr per km och det innebär för bandel 371 en avvecklingskostnad på c:a 40 Mkr inkl underhållskostnader fram till dagen för beslut om att underhållet skall upphöra.

- Alternativ 1

Kostnaderna för förstärkt underhåll under åren 2010 – 2011 beräknas till 8 Mkr per år, samt kostnaderna för en ny bro vid Oxberg över Österdalälven till c:a 45 Mkr. Därefter beräknas underhållskostnaderna till 1,8 Mkr per år. Med ny bro kan alla tåg köra med 22,5 tons axellast. Kostnaderna för att höja hela banan till 25 tons axellaster bedöms i nuläget till en merkostnad av c:a 5 Mkr.

6 SAMLAD BEDÖMNING

Projektet innebär ingen betydande miljöpåverkan.

Genomförs föreslagna spårunderhållåtgärder och brobyte kan banan bibehållas och kommer troligen, att medföra en samhällsekonomisk vinst genom, att godstrafiken kan bibehållas och till och med utökas. Genom att bevara banan tillsvdare skapar samhället även handlingsfrihet för alternativa lösningar av järnvägsutbyggnaden i norra Dalarna.

7 FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE

Nästa steg i detta arbete blir, att genomföra en Förstudie enligt ”lagen om byggande av järnväg” för detta projekt och baserat på denna idéstudie. Detta arbete bör bedrivas i samråd med Banverket och Vägverket, samt kommunen och Region Dalarna och påbörjas snarast. Arbetet bör kunna bedrivas gemensamt av parterna t ex genom bidrag från EU- finansering och andra strukturfonder.

Det krävs i nuläget heller ingen tillåtlighetsprövning från regeringen, eftersom eventuell sträcka understiger 5 km. Projektet medför ingen betydande miljöpåverkan.

Om en järnvägsplan behöver upprättas, kommer att framgå av kommande förstudie, eftersom syftet med en järnvägsplan till stor del är, att försäkra sig om att förvärva mark för järnvägsändamål, vilket inte är aktuellt i detta fall.

8 KÄLLOR

8.1.1 Litteratur

- Banverket, 2002. Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik. Riktlinjer och tillämpning. Dnr S02-4235/SA60
- Länsstyrelsen i Dalarnas län, 2008. Karta över kulturmiljö.
- Mora kommun, översiktsplan, antagen av KF 2006-06-19 och Älvdalens kommun 1994-07-22

8.1.2 Internet

- Miljömålsportalen, 2007-12-12. <http://miljomal.nu/index.php>
- SGU, 2007-12-12. Sveriges Geologiska Undersökning. Brunnarkivet. http://maps.sgu.se/register_bark/registrera_bark.html
- Riksantikvarieämbetet, 2007-12-12. <http://www.kms.raa.se/cocoon/fmispublic/index.info>
- Skogsstyrelsen, 2007-12-12. <http://www.svo.se/episerver4/templates/skogensparlor.aspx>

- Sveriges länskartor, 2007-12-12. <http://www.gis.lst.se/>
- SCB, Statistiska Centralbyrån, <http://www.scb.se>

9 BEGREPPSFÖRKLARINGAR

Barriäreffekt Fysiskt eller känslomässigt hinder för boende i närheten av järnvägen.

ERTMS – European Rail Traffic Management System

Förstudie Utredning där genomförbara lösningar med rimliga konsekvenser prövas.

Konnektion Den linje där två kartor möts, den punkt längs järnvägslinjen där längdmätningen går ihop

Makadam Krossat berg

MB Miljöbalken

MKB Miljökonsekvensbeskrivning

Mkr Miljoner kronor

Plankorsning Korsning väg/järnväg i samma plan

Planskildhet Plats där väg och järnväg inte korsar varandra i samma plan

Stax = Största axeltryck

Stvm = Största tillåtna metervikt.

TAM Tåganmälningssträcka, muntlig anmälan mellan två stationer

Tryckbank Jordbank på sidan om spåret som med sin tyngd håller emot det tryck, som ett tåg skapar under sin passage. Banken ökar på så sätt spårets stabilitet